



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la requalification du quai de Southampton au Havre (76)**

**n°Ae : 2016-55**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 21 septembre 2016, à La Défense. L'ordre du jour comportait notamment l'avis sur la requalification du quai de Southampton au Havre (76).*

*Étaient présents et ont délibéré : Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Thierry Galibert, Claire Hubert, Philippe Ledenvic, Etienne Lefebvre, Thérèse Perrin, Pierre-Alain Roche, Mauricette Steinfeld, Eric Vindimian.*

*En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Fabienne Allag-Dhuisme, Sophie Fonquernie, François Letourneux, Serge Muller, François-Régis Orizet, Gabriel Ullmann.*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de Seine-Maritime, le dossier ayant été reçu complet le 30 juin 2016.*

*Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de 3 mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courrier en date du 4 juillet 2016 :*

- *la ministre chargée de la santé,*
- *le préfet de Seine-Maritime et a pris en compte sa contribution en date du 2 août 2016.*

*En outre, sur proposition du rapporteur, l'Ae a consulté:*

- *la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement Normandie.*

*Sur le rapport de Mauricette Steinfeld, et après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.*

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le projet, porté en co-maîtrise d'ouvrage par la ville du Havre et le grand port maritime du Havre (GPMH), consiste en la requalification du quai de Southampton, situé à l'interface de la ville et du port sur le bassin de la Manche. Il se traduira par des aménagements sur environ 12 ha visant à mettre en valeur le site et à favoriser sa réappropriation par les riverains et sa fréquentation par le public et les touristes. L'objectif du projet est de valoriser ce quartier et l'image du Havre en tant que métropole balnéaire, maritime et portuaire.

Les principaux enjeux environnementaux portent sur :

- l'insertion du projet dans le patrimoine historique, architectural et paysager,
- la gêne aux usagers pendant les travaux,
- le risque de pollution des eaux.

L'étude d'impact est claire, bien illustrée et proportionnée aux enjeux.

L'Ae rappelle la nécessité formelle d'une évaluation des incidences Natura 2000, et formule principalement une recommandation sur le risque de pollution accidentelle en cas d'évènement météorologique majeur pendant la phase chantier.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et objet du projet

Situés à proximité du centre ville et du port du Havre, en face du quai qui accueille les navires de croisière, le quai de Southampton et ses environs immédiats sont aujourd'hui peu attrayants pour les habitants et les visiteurs. Ils offrent cependant des opportunités d'aménagement intéressantes, du fait de leur situation privilégiée à l'interface des activités du port et de la ville.

Le projet, porté en co-maîtrise d'ouvrage par la ville du Havre et le grand port maritime du Havre (GPMH), consiste en la requalification d'un site de 12 ha autour du quai de Southampton pour le transformer en un espace de vie urbaine. Il se traduit par divers aménagements qualitatifs, principalement à destination des piétons et cyclistes, visant à mettre en valeur le site et à favoriser sa réappropriation par les riverains et sa fréquentation par le public et les touristes.



Figure 1 : situation générale du projet (source : étude d'impact)

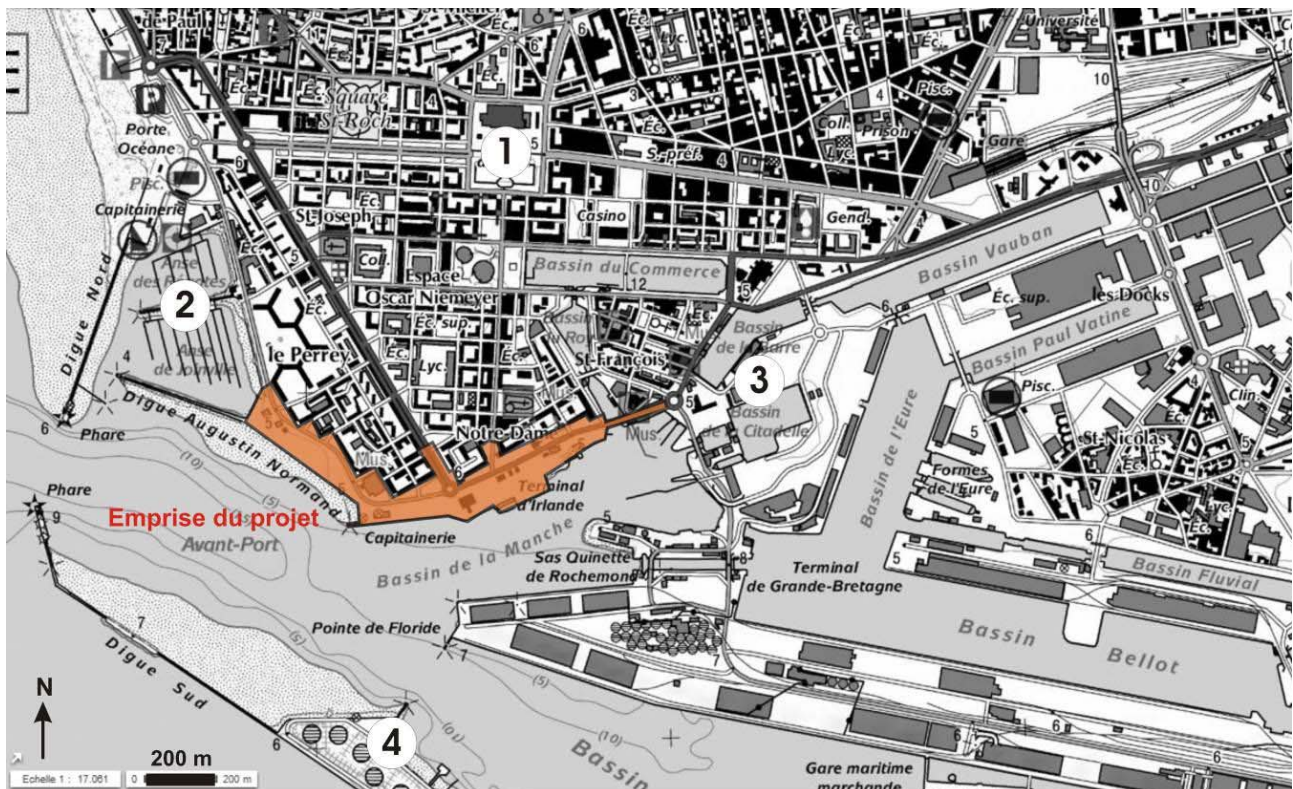


Figure 2 : délimitations du projet (source : IGN géoportail)

## 1.2 Les aménagements prévus

Les aménagements étant envisagés exclusivement à terre, aucune intervention sur le milieu aquatique portuaire n'est prévue.

L'opération est localisée entre le front d'immeubles des quartiers St-François, Notre-Dame, le Perrey et Porte Océane, et le bord à quai (quai d'Irlande, quai des Abeilles, Terre-plein de la Jetée). Elle prolongera le réaménagement de la plage récemment réalisé par la ville du Havre. Le projet consiste en :

- des travaux de requalification des voiries (passage de 4 à 3 voies du quai Southampton, création de pistes cyclables, de trottoirs, de parkings, nouvel éclairage à led<sup>2</sup>...) pour laisser une place plus importante aux modes de circulation actifs (piétons, cyclistes)<sup>3</sup> ;
- des aménagements d'espaces publics (promenades, terrasses, pare vents, plates-formes panoramiques, pelouses, aires de jeux, jardins...) dont les pelouses pourront accueillir trois petits pavillons<sup>4</sup>,
- la création de gradins, appelés « socles » dans le dossier, dont l'objet est d'accueillir des activités commerciales (terrasses de restaurant, boutiques).

<sup>2</sup> À diodes électroluminescentes

<sup>3</sup> Le plan mobilité durable de la ville du Havre 2013-2020 se donne pour objectif d'avoir, d'ici 2020, au moins 5% des déplacements qui se font à vélo.

<sup>4</sup> Ces « pavillons », qui ne font pas partie du projet porté par la co-maîtrise d'ouvrage, seraient en nombre limité (3 à 5 maximum) selon une emprise au sol inférieure à 300 m<sup>2</sup> et une hauteur maximum de 5,5 m conformes au PLU actuel et au plan de gestion du Bien UNESCO.

Le chantier, qui se déroulera selon trois phases, est prévu de fin 2017 à l'été 2022, après une phase préparatoire des terrains (démolition de constructions, aplanissement des sols, création d'enherbement provisoire) dont les travaux sont déjà en cours, en vue d'accueillir les festivités des « 500 ans du Havre », prévues de mai à octobre 2017.

Le montant du projet est estimé à 19 M€ H.T. (estimation valeur décembre 2014 du groupement de maîtrise d'oeuvre – stade avant projet, hors pavillons).

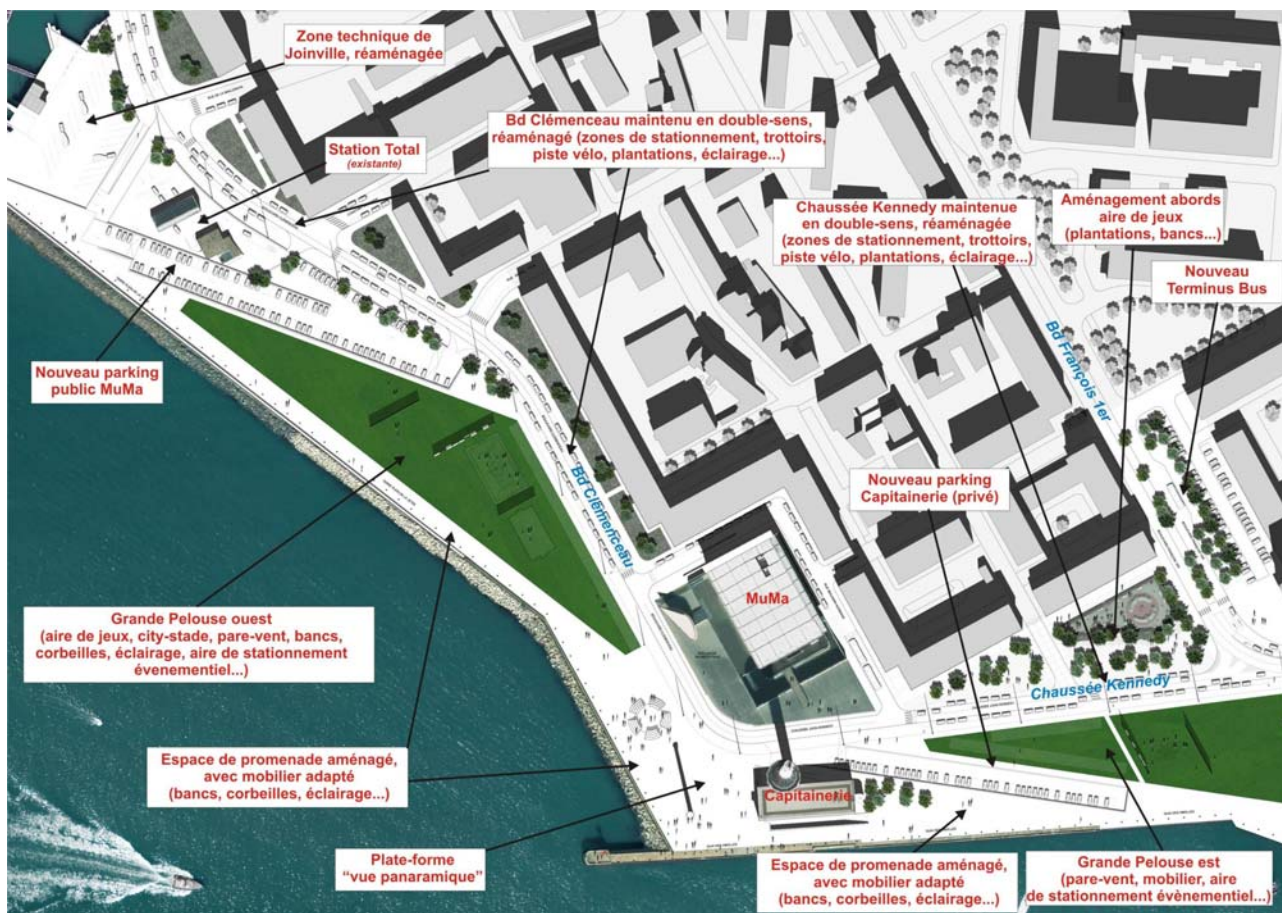


Figure 3 : principaux aménagements projetés zone ouest (source : étude d'impact)

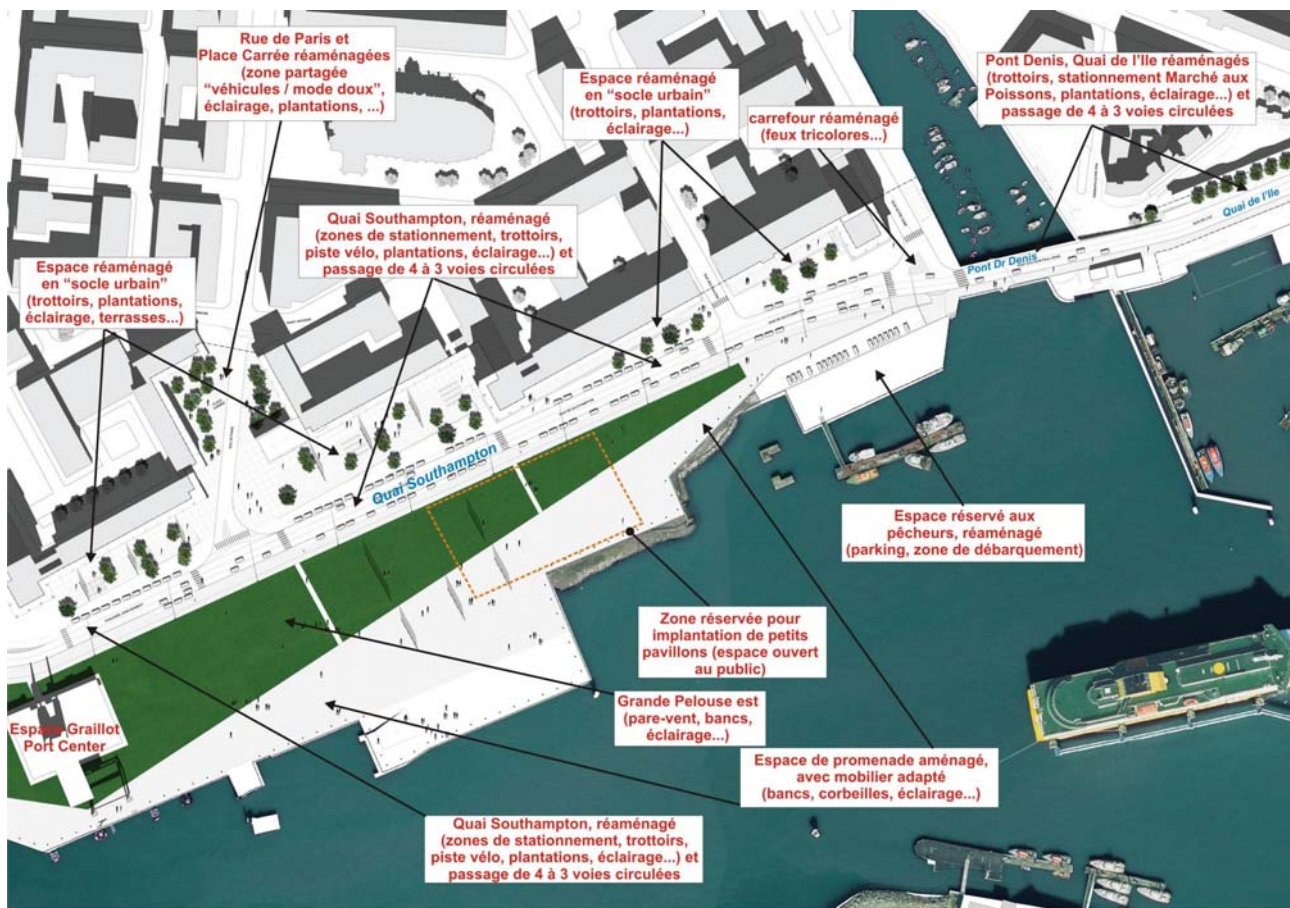


Figure 4 : principaux aménagements projetés zone est (source : étude d'impact)

### 1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à étude d'impact au titre des articles L.122-1 et de la rubrique 33° de l'annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement et doit faire l'objet d'une enquête publique.

L'un des maîtres d'ouvrage étant le GPMH, établissement public sous tutelle du ministère en charge de l'environnement, l'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) est compétente pour rendre un avis sur ce projet.

Il doit aussi faire l'objet d'une d'évaluation des incidences Natura 2000<sup>5</sup>, conformément aux dispositions de l'article L. 414-4 et R. 414-19 du code de l'environnement. Le dossier reçu par l'Ae n'en comporte pas, ce qui constitue formellement un motif d'incomplétude auquel le maître d'ouvrage devra remédier pour l'enquête publique. L'Ae rappelle la nécessité formelle de procéder à une évaluation des incidences Natura 2000.

<sup>5</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

## ***1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae***

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae portent sur :

- l'insertion du projet dans le patrimoine historique, architectural et paysager,
- la gêne aux usagers pendant les travaux,
- le risque de pollution des eaux.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact est proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine. Elle est bien illustrée.

### ***2.1 Etat initial***

#### **2.1.1 Compatibilité du projet avec les plans programmes**

Le projet est compatible avec les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) Le Havre Pointe de Caux Estuaire de 2012, avec le règlement du plan local d'urbanisme (PLU) de 2011, modifié en décembre 2015 et en juillet 2016, et avec les objectifs du plan de déplacement urbain (PDU) révisé en 2013. Il est compatible avec les dispositions du schéma directeur d'aménagement des eaux (SDAGE) Seine- Normandie (2016-2021). Il n'est pas de nature à remettre en cause la cohérence écologique du secteur établie dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Haute-Normandie de 2014.

#### **2.1.2 Périmètre du projet**

Le périmètre du projet se situe dans la ville basse du Havre à une altitude moyenne d'environ 5 m NGF<sup>6</sup>. Les terrains d'emprise appartiennent en majorité à la ville du Havre pour environ 7,3 ha, et au grand port maritime du Havre (GPMH) pour environ 5 ha inclus dans la limite de la circonscription portuaire, puis, de manière très marginale, à des propriétaires privés (pour environ 3500m<sup>2</sup>, essentiellement des biens de co-propriété en pieds d'immeubles). Le site est en partie inclus dans les limites du domaine public maritime (DPM), les voiries du quai Southampton et du Bd Clémenceau marquant la limite administrative nord du DPM.

La grande majorité des parcelles correspond à des terre-pleins gagnés sur la mer soit par remblaiement, soit construits sur pilotis. L'occupation historique est marquée par l'industrie portuaire avec des occupations telles que le stockage et le transport maritime,

---

<sup>6</sup> Le nivellement général de la France (NGF) constitue un réseau de repères altimétriques disséminés sur le territoire français métropolitain continental, ainsi qu'en Corse, dont l'IGN a aujourd'hui la charge. Ce réseau est actuellement le réseau de nivellement officiel en France métropolitaine.



l'entretien et le stockage de bateaux de plaisance et de pêche. Le secteur d'étude a été bombardé en 1944.

Sur certaines parties du domaine public, il pourra y avoir des affectations pour usage privé (occupations temporaires pour des petites constructions).

***L'Ae recommande de préciser l'articulation du projet avec le projet stratégique du GPMH et d'expliquer au public les procédures nécessaires à la superposition d'affectations sur certaines parties du domaine public.***

### 2.1.3 Milieux naturels

Le projet se situe dans un milieu entièrement anthropisé, en dehors de toute zone naturelle inventoriée, remarquable ou protégée et de corridors écologiques. L'aire d'étude élargie à 5 km autour du site du projet est cependant concernée par :

- 6 ZNIEFF<sup>7</sup> (4 ZNIEFF de type I et 2 ZNIEFF de type II) ;
- des zones à dominante humide ;
- 4 sites protégés (un site inscrit<sup>8</sup> et 3 sites classés<sup>9</sup>) ;
- un réserve naturelle nationale (« Estuaire de la Seine ») ;
- un espace naturel sensible (« Cap de la Hève - Plateau de Dollemard ») ;
- trois sites Natura 2000 : 2 sites d'importance communautaire (« Estuaire de la Seine », situé à 2,7km du site du projet, et « Littoral cauchois ») et 1 zone de protection spéciale (« Estuaire et marais de la Basse Seine ») ;
- une zone d'importance communautaire pour les oiseaux (« Estuaire et embouchure de la Seine »), située à 650 m du site d'étude.

Il aurait dû faire l'objet formellement d'une évaluation des incidences sur un ou plusieurs sites Natura 2000 situés à proximité en application du 1° du III des articles L. 414-4 et R.414-19 du code de l'environnement. Il a fait l'objet d'un diagnostic écologique avec des visites de terrain aux mois d'août et de septembre 2015. Cette étude a conclu que le site ne présentait pas d'habitats d'espèces protégées au niveau national.

On y trouve deux espèces patrimoniales locales : le Goéland brun (*Larus fuscus*) et la Mouette rieuse (*Larus ridibundus*), dont aucune n'est cependant nicheuse sur le site.

---

<sup>7</sup> Zone nationale d'intérêt écologique, faunistique et floristique Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

<sup>8</sup> L'inscription est une reconnaissance de la qualité d'un site justifiant une surveillance de son évolution, sous forme d'une consultation de l'architecte des bâtiments de France sur les travaux qui y sont entrepris.

<sup>9</sup> Les sites classés sont des lieux dont le caractère exceptionnel justifie une protection de niveau national : éléments remarquables, lieux dont on souhaite conserver les vestiges ou la mémoire pour les événements qui s'y sont déroulés.

L'aire d'étude du projet est utilisée par les chiroptères comme zone de transit ou de chasse, mais aucun gîte n'a été mis en évidence.

Deux espèces floristiques d'intérêt patrimonial en Haute-Normandie ont été contactées sur le site d'étude : l'Orpin blanc (*Sedum album*) et la Spergulaire rouge (*Spergularia rubra*).

Il a par ailleurs été relevé un nombre important de stations du Sénéçon du Cap (*Senecio inaequidens*), espèce exotique envahissante, localisées essentiellement à l'est du site.

#### 2.1.4 Eau

Le SDAGE « *Seine et cours d'eau côtiers normands* », 2016 – 2021, a classé la masse d'eau T03, à laquelle appartient le site retenu pour le projet, comme « *fortement modifiée au titre de la navigation et des infrastructures portuaires* ». La première nappe rencontrée au droit du site est une nappe alluvionnaire dont le toit se situe à une profondeur comprise entre 1 et 3 m de profondeur et qui est influencé par le marnage du bassin de la Manche. Elle est vulnérable en raison de sa faible profondeur et de l'absence de formations imperméables qui auraient pu la protéger des pollutions de surface. Elle est en liaison hydraulique avec une seconde nappe, celle de la Craie, située sous la première à une profondeur de 30 à 40 m.

Les bassins portuaires, du fait de leur proximité immédiate avec le site d'étude et de leur position en aval hydraulique, sont considérés comme vulnérables, et sensibles du fait des activités de pêche de loisir qui s'y exercent.

#### 2.1.5 Populations

Il n'y a pas d'habitation permanente sur l'emprise du projet ; les seuls bâtiments présents dans ce périmètre sont liés à des activités portuaires (capitainerie, douanes, lamaneurs<sup>10</sup>...) ou commerciales (loueurs de voiture...), ainsi qu'à des activités culturelles ou touristiques (Musée MuMa<sup>11</sup>, Espace Graillot-Port Center<sup>12</sup>). Les logements d'habitation les plus proches se situent en front de mer, en limite nord du périmètre du projet, en retrait du quai de Southampton et du boulevard Clémenceau. L'étude précise que 12 500 logements ont été recensés dans ce quartier.

#### 2.1.6 Bruit

Une campagne de mesure de bruit a eu lieu au mois de novembre 2015 sur l'emprise du site, qui est principalement soumis au bruit routier. L'ambiance sonore est qualifiée de

---

<sup>10</sup> Un lamaneur est une personne chargée des opérations d'amarrage ou d'appareillage des navires (définition Wikipédia)

<sup>11</sup> Musée d'art moderne André Malraux.

<sup>12</sup> Ancienne gare maritime pour les ferries d'éducation, d'interprétation et de rencontres permettant au public de découvrir le milieu portuaire et industriel.

"bruyante" de jour et de nuit. En effet, l'axe principal « quai de l'Île –quai de Southampton–chaussée Kennedy–boulevard François 1<sup>er</sup> » est aménagé en 2 x 2 voies de circulation pour un linéaire total d'environ 780 m essentiellement en ligne droite. L'étude indique qu'il est destiné au transit des véhicules de passage au Havre ou souhaitant se rendre en centre-ville. Les volumes de trafic estimés en direction de l'ouest sur le Quai de Southampton sont de 1 170 à 1 400 véhicules/jour (sur l'ensemble des 2 voies circulées vers l'ouest) ; ils sont de 860 véhicules dans l'autre sens (vers l'est).

L'axe secondaire « Chaussée Kennedy – boulevard Clémenceau » est aménagé en 2X1 voie de circulation (à double sens), pour un linéaire total d'environ 680 m marqué par 3 virages. Il est préférentiellement emprunté par les résidents du quartier (immeubles) et par les visiteurs souhaitant se rendre au MuMa et à l'espace Graillet –Port Center.

### 2.1.7 Qualité de l'air

Selon le suivi effectué par le réseau Air Normand, sur la station Le Havre–centre, la qualité de l'air sur le secteur du projet est globalement bonne.

S'agissant des émissions liées à la circulation automobile, une étude menée par Air Normand sur l'agglomération havraise en 2008, indique que le secteur de la ville basse où se situe le projet est une zone moins exposée aux fortes concentrations en polluants atmosphériques que le reste de l'agglomération du Havre.

### 2.1.8 Risques naturels

Un territoire à risque important d'inondation (TRI) a été défini par arrêté du préfet coordonnateur de bassin Seine–Normandie sur l'unité urbaine du Havre, le 27 novembre 2012. Les cartes d'aléa établies<sup>13</sup> montrent que le projet est soumis dans son ensemble à l'aléa submersion marine, et plus particulièrement :

- à l'aléa correspondant au scénario de probabilité moyenne dans les parties extrêmes est (quai Southampton, quartier St François) et ouest (arrière–plan de la digue Augustin Normand) ;
- à l'aléa correspondant au scénario de probabilité moyenne avec prise en compte du changement climatique dans la partie centrale (capitainerie, rue de Paris) et sur une partie de la voirie circulée à l'est (quai Southampton) et à l'ouest (boulevard Clémenceau) ;
- à l'aléa correspondant au scénario de faible probabilité dans la partie centrale (capitainerie, espace Graillet, MuMa, boulevard François 1<sup>er</sup>, quartiers Perrey et Notre Dame).

---

<sup>13</sup> Des études plus fines sont actuellement menées dans le cadre du futur plan de prévention des risques littoraux (PPRL) par submersion marine de la plaine alluviale nord de l'embouchure de l'estuaire de la Seine prescrit sur 12 communes dont Le Havre, par arrêté préfectoral en date du 27/7/2015.

La totalité du site est également soumise au risque de tempête<sup>14</sup>, ce qui implique de respecter, pour la réalisation de constructions neuves, les prescriptions édictées par les documents techniques et d'éviter certains équipements offrant une trop forte prise au vent.

### **2.1.9 Risques technologiques**

Le site retenu pour le projet n'est pas situé dans les zones de dangers établies à ce stade par le projet de plan de zonage du plan de prévention des risques technologiques (PPRT du Havre) prescrit le 17 février 2010, en préparation

Du fait de la proximité des terminaux pétroliers, (à 500 mètres au Sud du projet), le site est inclus dans un périmètre de précaution du PLU du Havre lié aux risques technologiques, sans portée réglementaire ou générant une contrainte particulière

Les axes de transit maritime sont concernés par le risque lié au transport de matières dangereuses.

### **2.1.10 Pollution des sols**

Les résultats d'une étude des sols d'août 2015, complémentaire à celle réalisée en 2014, ont permis de mettre en évidence la présence de métaux et d'hydrocarbures en certains points du site du projet. Trois zones d'envergures modestes (410 m<sup>2</sup> au total sur les 12 ha du projet ; soit 630 m<sup>3</sup> de terres environ) en présentent des concentrations significatives justifiant le recours à un mode de gestion particulier en phase chantier.

L'analyse des gaz du sol a mis en évidence la présence d'hydrocarbures et de benzène. L'étude d'impact indique que d'éventuelles contaminations chimiques propres à la nature des remblais ne peuvent pas être exclues.

### **2.1.11 Patrimoine historique, architectural et paysager**

Le centre ville du Havre, reconstruit par Auguste Perret, est inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco, depuis juillet 2005. Le site retenu pour le projet est inclus dans le périmètre du Bien de l'Unesco<sup>15</sup> pour la partie du périmètre située au nord du quai Southampton et du boulevard Clémenceau.

Le projet est situé dans le périmètre de co-visibilité de plusieurs monuments historiques. Il est compris pour partie dans une ZPPAUP<sup>16</sup>, et il sera compris en totalité dans le futur périmètre de l'AVAP<sup>17</sup> dont il devra respecter les prescriptions.

---

<sup>14</sup> Le vent extrême auquel le règlement fait référence correspond aux tempêtes exceptionnelles observées au Havre, avec des rafales pouvant atteindre des pointes de 180 km/h, relevées au Phare de la Hève.

<sup>15</sup> L'inscription au Patrimoine mondial de l'UNESCO de sites, appelés « biens », ayant une valeur universelle exceptionnelle résulte de la convention du Patrimoine mondial de 1972.

<sup>16</sup> ZPPAUP : zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager. Au Havre, elle couvre les 150 ha du centre reconstruit, ainsi que trois sites périphériques à celui-ci.

Plusieurs sites archéologiques ont été recensés par le service régional d'archéologie (SRA) dans le périmètre d'étude. Le maître d'ouvrage devra se conformer aux dispositions applicables en matière d'archéologie préventive.

## ***2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu***

Le projet vise une métamorphose du quai et des espaces alentours, aujourd'hui banalisés et peu attractifs, à partir d'orientations générales d'aménagement qui ont été définies au préalable par les deux maîtres d'ouvrage. Les variantes étudiées n'ont donc porté que sur la recherche d'un équilibre entre les usages nécessitant des surfaces minérales (promenade, « glisse » urbaine, parkings, voiries...) et la construction d'un paysage avec des espaces végétalisés, et sur la mise ou non en sens unique Nord Sud du boulevard Clémenceau.

L'Ae n'a pas d'observation, les choix du maître d'ouvrage étant clairement expliqués.

## ***2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts***

### **2.3.1 En phase chantier**

Le chantier se fera selon un phasage précis ce qui permettra de minimiser les surfaces en travaux. Le projet ne nécessitant pas de technicité particulière, les techniques retenues sont celles classiques aux travaux de VRD<sup>18</sup>.

#### **2.3.1.1 Biodiversité**

Le dossier traite correctement de l'élimination sur le site du projet des plantes exotiques envahissantes.

#### **2.3.1.2 Pollution**

Les déblais seront évacués par les entreprises vers des filières agréées au fur et à mesure de l'avancement du chantier en évitant ainsi le stockage provisoire de matériaux. L'ensemencement des parties naturelles (pelouses, massifs) et la repose d'enrobés ou d'autres revêtements minéraux au droit des voiries seront réalisés au plus tôt après la préparation des terrains afin d'éviter l'érosion éventuelle des sols.

Les mesures envisagées, couplées à un suivi rigoureux du déroulement du chantier auquel s'engage le maître d'ouvrage et sous la supervision d'un coordinateur sécurité et protection de la santé (CSPS), devraient permettre de prévenir les pollutions éventuelles des sols et du sous-sol et de s'assurer que les travaux seront réalisés dans les règles de l'art tout particulièrement du point de vue géotechnique.

---

<sup>17</sup> AVAP : aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine.

<sup>18</sup> VRD : voirie et réseaux divers

En fin de chantier, l'ensemble des sites de travaux et aires de chantier seront remis en état.

Le bilan déblais/remblais est globalement excédentaire et générera un trafic poids lourds à destination du centre d'élimination retenu par la maîtrise d'œuvre. Les impacts sur la santé ne sont pas évalués dans l'étude d'impact.

***L'Ae recommande d'évaluer les quantités de déblais engendrés par le chantier et d'apprécier les impacts du trafic de poids lourds supplémentaire induit par le chantier sur la qualité de l'air et la gêne aux usagers.***

S'agissant des sols pollués, qui ne concernent que 620 m<sup>3</sup>, soit 12% des terres du site du projet, la mesure de gestion retenue par le maître d'ouvrage consiste à confiner les matériaux non inertes sur place, selon des modalités clairement exposées dans le plan de gestion : à savoir, sous 30 cm de terre ou de matériaux inertes sous les espaces verts (pelouse par exemple), sous les revêtements étanches de type bitume ou béton, ou sous les assises des bâtiments à créer. L'Ae considère que les sols n'étant pas imperméables et la nappe souterraine étant qualifiée de vulnérable, la solution de mise en décharge spécialisée des matériaux non inertes aurait du être étudiée en ce qu'elle représente une amélioration pour la qualité de l'eau par rapport à la situation présente et que l'absence de risque sanitaire n'est pas démontrée.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'apprécier les avantages et inconvénients d'une mise en décharge spécialisée des matériaux non inertes.***

Les risques de pollution accidentelle, en période de préparation de chantier, au moment du décapage des terrains et de la démolition de revêtements, sont pris en compte par l'étude d'impact selon les méthodes classiques. S'agissant des risques de pollution accidentelle en cas de submersion marine ou d'évènement météorologique exceptionnel pendant le chantier, l'Ae considère que l'étude d'impact qui qualifie le risque encouru pour le milieu aquatique « *acceptable et les effets négatifs temporaires modérés et statistiquement peu probables* <sup>19</sup> » apprécie trop rapidement les risques et ne prévoit pas les mesures adaptées.

***L'Ae recommande de compléter la partie de l'étude d'impact relative au risque de pollution accidentelle des eaux en cas de submersion marine ou d'évènement météorologique exceptionnel et, les cas échéant, d'en tirer les conséquences en prenant les mesures appropriées pour les éviter et les réduire.***

---

<sup>19</sup> Page 209 de l'étude d'impact

## 2.3.2 En phase de réalisation

### 2.3.2.1 Pollution des eaux

Aujourd'hui, les eaux pluviales de la plus grande partie de la zone du projet (66 000 m<sup>2</sup> majoritairement imperméabilisés) se rejettent au réseau unitaire de l'agglomération, les eaux pluviales du reste de la zone (47 000 m<sup>2</sup> correspondant à des parkings, esplanades, quais et espaces verts) se rejettent directement à la mer sans traitement. Avec le projet, la part se rejetant au réseau unitaire est réduite (46 000 m<sup>2</sup> au lieu de 66 000 m<sup>2</sup>) et la part se rejetant à la mer augmentée (de 47 000 m<sup>2</sup> à 67 000 m<sup>2</sup>). Le dossier indique que l'effet sera positif sur le réseau d'assainissement unitaire urbain et que l'infiltration sera améliorée avec le remplacement de grands parkings par des pelouses et que ce rejet dans le milieu portuaire des 12 ha du projet affectés à des zones de loisirs, de stationnement et de circulation est d'une importance relative comparé aux rejets provenant du milieu urbain (eaux pluviales) et des activités industrielles et portuaires.

L'Ae entend ces arguments ; elle rappelle néanmoins que le projet doit s'attacher à améliorer la qualité de l'eau conformément aux objectifs du SDAGE<sup>20</sup> (voir recommandation au 2.3.1.2)

### 2.3.2.2 Gêne occasionnée aux riverains

Même avec une hausse prévisible du trafic, les effets générés par le projet sur la circulation à l'échelle du centre-ville sont jugés acceptables dans la mesure où le flux reporté se diffusera sur plusieurs axes et où le réseau viaire dispose de réserves de capacités suffisantes pour absorber les reports de trafic issus du quai de Southampton. La ville du Havre s'engage cependant à prendre des mesures pour fluidifier la circulation en dehors de la zone du projet en cas de difficulté d'écoulement du trafic.

Pour protéger les riverains de la sonorisation de l'espace événementiel de plein air qui sera situé à l'est de l'espace Gaillot, il est prévu sa couverture et un système d'écrans acoustiques en U, pour assurer un effet d'écran anti-bruit pour tous les étages des immeubles de logements riverains y compris ceux de grande hauteur.

S'agissant de la pollution lumineuse, il est prévu un éclairage public basé sur une technologie économe en énergie à base de led et de détecteurs de présence.

A l'échelle du centre-ville, qui constitue selon l'Ae une entité cohérente d'appréciation, le bilan des effets du projet sur la qualité de l'air est jugé nul, le flux global de véhicules aux abords de la zone projet en situation projetée ne devant pas être augmenté par le projet.

---

<sup>20</sup> SDAGE : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine Normandie 2016-2021

### 2.3.2.3 Autres impacts

Les autres effets sur les circulations actives, le bruit lié à la circulation automobile, les transports collectifs, la valorisation des équipements culturels, le cadre de vie des habitants, le paysage et l'attractivité du secteur apparaissent comme positifs.

## ***2.4 Suivi des mesures et de leurs effets***

L'étude d'impact ne prévoit pas de suivi particulier hormis un suivi classique pendant le chantier.

## ***2.5 Résumé non technique***

Le contenu du résumé non technique n'appelle pas de remarque de l'Ae autre que celles formulées ci-dessus.

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***